



Ministerio de  
Relaciones  
Exteriores

Gobierno de Chile

**EL LIBRE TRANSITO  
DE BOLIVIA.  
La realidad.**

Un tercer capítulo de objeciones bolivianas se refiere a un conjunto de disposiciones de regulación del tránsito que son normales en todos los países del mundo. Una cosa es el libre tránsito y otra que no exista regulación alguna en el tránsito. En la Unión Europea -por indicar un ejemplo- existe el libre tránsito, pero si un camión de matrícula de un país quiere atravesar con mercancías hasta un tercer estado, no limítrofe, deberá cumplir con las normas del tránsito de cada uno de los países que atraviesa.

Asimismo, cabe enfatizar que los derechos que emanan del régimen de libre tránsito reconocido a Bolivia deben ejercerse en armonía con el Derecho Internacional, y con el sistema jurídico interno del país transitado, sin menoscabar aspectos fundamentales como la seguridad de las personas, el medio ambiente, así como el cumplimiento de los mínimos requisitos de regularidad para realizar la actividad del transporte internacional conforme a los objetivos del Acuerdo sobre Transporte Internacional Terrestre (ATIT).

*10. Impedimento para transitar por territorio chileno a camiones excedidos en el tiempo de antigüedad.*

El Canciller de Bolivia se queja de que Chile restringe el ingreso a su territorio de camiones bolivianos de alto tonelaje con fabricación anterior a 20 años. En Chile está prohibido el tránsito de camiones de transporte de más de 20 años de antigüedad y de buses de más de 10 años. Esta disposición rige por supuesto para los vehículos chilenos y de otras nacionalidades sin excepción, por lo que no hay discriminación alguna en contra de los transportistas bolivianos. Esa norma -basada en fundamentos técnicos incontrovertibles- ha sido dada a conocer a Bolivia en el seno de

las reuniones bilaterales chileno-bolivianas de los organismos de aplicación del Acuerdo sobre Transporte Internacional Terrestre (ATIT)<sup>10</sup> del que son parte ambos países y al cual Bolivia no formuló reserva alguna al momento de hacerse parte.

#### *11. Exigencia de la libreta de tripulante a conductores bolivianos.*

Se trata de un documento establecido por el ATIT en su Anexo II, que sirve para acreditar la calidad de tripulante de los conductores y auxiliares de un medio de transporte internacional terrestre ante las autoridades migratorias de los países signatarios<sup>11</sup>. En el caso de las empresas bolivianas, son las autoridades de Bolivia las que otorgan la libreta. En estas condiciones, mal puede afectar el libre tránsito la exigencia de tal documento.

Cabe añadir que la Decisión 56 del Acuerdo de Cartagena también estableció una tarjeta de tripulante, similar a la del ATIT, para los Países Andinos. En Bolivia, al ser subscriptora de ambos acuerdos, rigen ambas tarjetas.

En todo caso, los transportistas bolivianos y los organismos de aplicación del ATIT, saben que la libreta no ha venido siendo exigida en los últimos años.

#### *12. Exigencia de permisos ocasionales y complementarios a transportistas que llevan carga en tránsito.*

---

<sup>10</sup> El ATIT es el Acuerdo sobre Transporte Internacional Terrestre, celebrado al amparo del Tratado de 1980 de la Asociación Latinoamericana de Integración (ALADI), entre la República Argentina, la República de Bolivia, la República Federativa del Brasil, la República de Chile, la República del Paraguay, la República del Perú y la República Oriental del Uruguay, suscrito el 1 de enero de 1990.

<sup>11</sup> El modelo de libreta fue incorporado al ATIT como Apéndice 1 de su Anexo II. Debe ser solicitada por la empresa de transporte terrestre a las autoridades de su propia nacionalidad.

Según el ATIT, para efectuar transporte internacional, tanto bilateral como en tránsito, se requiere de una autorización del país de origen de la empresa de transporte y otra del país de destino o en tránsito. La que otorga el país de origen se llama “*permiso originario*” y la que entrega el país de tránsito o de destino se denomina “*permiso complementario*”. El ATIT también establece la figura del “*permiso ocasional*” para viajes que tengan ese carácter, como contraposición a una actividad de tipo permanente. Con ello se tiende a satisfacer la necesidad de fletes puntuales.

Detrás del planteamiento boliviano sobre los permisos complementarios y ocasionales, se encuentra una tesis no acogida por el ATIT, según la cual este Acuerdo no se aplica a sus transportistas que llevan carga en tránsito por territorio chileno. La posición de Bolivia sería que hay que distinguir entre el tráfico bilateral, esto es, el transporte entre ese país y Chile, y el tráfico de cargas en tránsito, que ellos denominan de ultramar. Respecto de este último, Bolivia pretende que el régimen de libre tránsito constituye una excepción total a aquella normativa, señalando que en este caso solo es aplicable el Tratado de 1904.

Bolivia en concreto reclama que nuestro país aplica las normas básicas que toda empresa de transporte debería cumplir para realizar la actividad de transporte en condiciones de regularidad, exigencias que están contempladas en el ATIT y en su normativa interna, y que se aplican sin discriminaciones a empresas chilenas y extranjeras. A este respecto cabe destacar la plena compatibilidad entre el régimen de libre tránsito del Tratado de Paz y Amistad de 1904 y el ATIT, toda vez que su articulado no contempla norma alguna que impida el ejercicio de ese libre tránsito, compatibilidad que emana de sus objetivos y principios.

En efecto, el propósito del ATIT es precisamente favorecer el libre tránsito entre los países signatarios y todas sus exigencias tienen precisamente por finalidad asegurar unas condiciones de tránsito igualitarias bajo principios fundamentales como son el trato nacional, con estándares normativos, ambientales y de seguridad.

Chile garantiza el régimen de libre tránsito en favor de Bolivia en forma amplia, pero los derechos que emanan de él no son absolutos ni ilimitados y en tal sentido no puede interpretarse que éste pueda ser ejercido en violación de principios ampliamente reconocidos e invocados en el seno del ATIT y ALADI.

En tal sentido, no es aceptable que Bolivia aspire a que los transportistas bolivianos circulen por nuestras carreteras sin los permisos que se exigen a las empresas de transporte de los demás países en virtud del ATIT, sin seguros y sin la calificación técnica ni las condiciones mínimas de seguridad ni pretender que los choferes de estas empresas de transporte realicen su trabajo sin las condiciones laborales y de salud mínimas que todo trabajador merece.

Finalmente, el Tratado de 1904 -por la fecha de su celebración- no podría haber contenido normas operativas de transporte, menos relativas al transporte por carretera. En la práctica, se ha dado cumplimiento a normas y exigencias del ATIT, como la utilización del documento “*Manifiesto Internacional de Carga/ Documento de Tránsito Aduanero*”, MIC/DTA, convenido en el seno del ATIT, para amparar las cargas en tránsito y los vehículos que las transportan. Por otra parte, Bolivia sí otorga permisos originarios, pero no desea solicitar permisos complementarios.

13. *Fiscalización de vehículos de carga por el Ministerio de Transportes de Chile al ingreso a nuestro país.*

En 2013, tras dar aviso con mucha antelación a Bolivia, las autoridades chilenas<sup>12</sup> comenzaron a realizar labores de revisión de los camiones que ingresan a territorio nacional por el Paso de Tambo Quemado (Chungará, Ruta 11-CH). Esta fiscalización se realizó y continúa realizándose al amparo del citado acuerdo ATIT, del cual son partes Bolivia y Chile. Este control consiste en la inspección visual técnica y mecánica del camión y en la revisión de la documentación del conductor, lo que en promedio dura unos dos minutos por vehículo, sin un impacto mayor en la espera para la atención en el complejo fronterizo de Chungará.

En términos generales, esta fiscalización se ha aplicado directamente a no más de un 5% de los camiones con destino a Chile, por cuanto se ha realizado sólo durante unas horas al día, de lunes a miércoles de cada semana. A modo de ejemplo, en el período de julio a septiembre de 2013, solamente un 11,5% de los camiones revisados fue devuelto a Bolivia. En todos los casos, se debió al no cumplimiento de la normativa vigente: vehículos que no portaban placa patente; conductores sin licencia; neumáticos lisos o en mal estado; carencia de luces, focos o parachoques; mangueras de aire para frenos en mal estado; ausencia de extintores, cuñas o señalética adecuada, etc.<sup>13</sup>

#### 14. *Sanciones por infracciones de tránsito cursadas por Carabineros de Chile.*

Las sanciones cursadas por Carabineros por infringir o transgredir la normativa del tránsito dentro del radio urbano de Arica o en la

---

<sup>12</sup> La Secretaría Regional Ministerial de Transportes de la Región de Arica y Parinacota.

<sup>13</sup> Según el Ministerio de Transportes de Chile, la fiscalización permitió disminuir en casi un tercio los accidentes de camiones en la Ruta 11-CH entre Chungará y Arica, durante 2013.

carretera 11-CH, nada tienen que ver con el ejercicio del libre tránsito, y tampoco interfieren con la carga en tránsito. A este respecto, cabe remitirse al artículo 34 del ATIT, el cual expresamente señala que la aplicación de sanciones a que dieren lugar los actos y omisiones contrarios a las leyes y sus reglamentaciones, en este caso la Ley del Tránsito y su Reglamento, serán resueltas o aplicadas por el país signatario en cuyo territorio se hubieren producido los hechos, acorde con su régimen legal.

No es efectivo tampoco que exista confiscación de licencias de conducir por parte de Carabineros. Es de público conocimiento que la institución actúa bajo la instrucción de no retener las licencias de los conductores extranjeros que hayan cometido infracciones de tránsito en Chile.

#### 15. *Seguro obligatorio para vehículos particulares.*

El Decreto Supremo No. 151, de 2013, del Ministerio de Transportes, establece la exigencia de un seguro obligatorio de accidentes personales para vehículos particulares extranjeros que ingresen a territorio nacional. Este decreto no guarda relación alguna con el libre tránsito, ni con el ATIT, ya que conforme con lo que señala su Artículo 1º inciso segundo, quedan excluidos de su aplicación los vehículos extranjeros utilizados en el transporte internacional de pasajeros o carga que circulen amparados por aquel convenio de transporte, por cuanto éste contempla normas sobre seguros en su Artículo 13 y en su Anexo III. A mayor abundamiento, el seguro rige sólo para vehículos particulares y no para camiones con carga o en vacío. La puesta en vigencia de estas normas fue oportunamente informada a Bolivia, país que no formuló consultas o solicitó aclaraciones algunas al respecto.

16. *Interrupción de la atención en el Complejo de Chungará por falta de servicio eléctrico.*

Las interrupciones del servicio eléctrico en el Complejo de Chungará, especialmente por causas climáticas durante el invierno altiplánico, han ocurrido esporádicamente, no pudiendo atribuirse este hecho al gobierno chileno. No han sido en caso alguno, hechos con mérito suficiente para configurar una denuncia de impedir el libre tránsito, especialmente ya que se trata de una causal de fuerza mayor. Este tipo de contingencias ocurre también en los puestos fronterizos de Bolivia, debiendo los organismos correspondientes bolivianos funcionar en las sedes fronterizas chilenas, como ocurrió en el caso de Chungará y Colchane, en el curso de 2013 y 2014.

#### IV.

#### El ferrocarril Arica-La Paz

Las autoridades bolivianas se refieren a la obligación de tener en funcionamiento el ferrocarril de Arica a La Paz.

17. *“Paralización del Ferrocarril Arica-La Paz”.*

El servicio de pasajeros del Ferrocarril Arica-La Paz se suspendió en 1997 por falta de demanda. Fue la propia Bolivia la que dejó de operar el automotor que proporcionaba tal servicio. La construcción de la carretera Arica-La Paz por Paso Tambo Quemado, trajo como consecuencia un desplazamiento de los usuarios a los buses para viajar entre ambas ciudades.



En cuanto al transporte de cargas, el ferrocarril Arica-La Paz no dejó de operar en 2001, sino en 2006, por quiebra de la empresa arrendataria de la sección chilena de dicho ferrocarril, entidad de capitales bolivianos que operó y administró esa sección sobre la base de un contrato de arrendamiento suscrito en 1997. Tal compañía, denominada “*Administradora del Ferrocarril de Arica a La Paz S.A.*”, cayó en situación de insolvencia y no fue capaz de cumplir con el mantenimiento de la vía, ni con su obligación de operar de manera constante y permanente el ferrocarril. Por falta de mantenimiento, la vía quedó en muy malas condiciones y con varios sectores colapsados. Desde una perspectiva amplia, la principal explicación de lo anterior radica en la empresa administradora no fue capaz de desarrollar su actividad en un contexto de competencia con el transporte caminero, atendido monopólicamente, por transportistas bolivianos.

El documento boliviano señala 2001 como el momento de término del servicio ferroviario de cargas del Ferrocarril Arica-La Paz. Cabe consignar que ese año la infraestructura del ferrocarril sufrió severos daños por efecto del invierno altiplánico, lo que obligó a una interrupción temporal del servicio. Los puentes y la vía férrea fueron totalmente reparados por el gobierno chileno. Es de público conocimiento que la Empresa de Ferrocarriles del Estado de Chile (EFE) destinó más de 2.400 millones de pesos para la rehabilitación de la infraestructura, reanudándose el servicio. Es importante destacar que mientras se realizaron los trabajos de reparación, EFE suspendió transitoriamente la exigencia de pago de la renta de arrendamiento de la sección chilena del Ferrocarril de Arica a La Paz.

Actualmente la vía está operativa hasta la frontera, con restricciones técnicas propias de la ruta. Se espera que vuelva a

tener el estándar anterior al terremoto del 2014 hacia comienzos del 2016, al término del contrato operativo de reconstrucción II fase. Hoy existen dos locomotoras reparadas y reacondicionadas, así como 20 carros reparados, todos listos para su uso. Se están haciendo pruebas de arrastre en la vía.

Toda la información anterior corrobora cómo Chile está dando fiel cumplimiento al más amplio libre tránsito en favor de Bolivia, que le otorga un acceso desde y hacia el mar sin trabas, amparado en un régimen jurídico cuyas bases se asientan en el Tratado de 1904 y otros acuerdos internacionales vinculantes y en la cuidadosa práctica que supervigilan las autoridades chilenas.